

Distr.
GENERALTD/B/CN.4/28
TD/B/CN.4/GE.1/4
25 November 1993
ARABIC
Original: ENGLISHمؤتمر الأمم المتحدة
للتجارة والتنمية

مجلس التجارة والتنمية

اللجنة الدائمة المعنية بتطوير
قطاعات الخدمات (النقل البحري)
الدورة الثانيةتقرير فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالموانئقصر الأمم ، جنيف ،٢٥ - ٢٩ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٣المحتويات

<u>المفحة</u>	<u>الفقرات</u>	<u>العمل</u>
٢	٧ - ١	مقدمة
٥	٢٩ - ٨	الأول - تنظيم وإدارة الموانئ ، المنشورات والتعاون التقني ...
١٣	٤٤ - ٤٠	الثاني - المسائل التنظيمية

المرفقات

١٥	الأول - استنتاجات فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالموانئ
٢١	الثاني - موجز مقدم من الرئيس عن المناقشات غير الرسمية لفريق الخبراء الحكومي الدولي
٢٨	الثالث - الحضور

مقدمة

١ - اجتمع فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالمواني من ٢٥ إلى ٢٩ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٣ في قصر الأمم بجنيف ، وفقا لمقرر اتخذه مجلس التجارة والتنمية في دورته التاسعة والثلاثين المعقودة في آذار/مارس ١٩٩٣ .

٢ - وكانت اختصاصات فريق الخبراء الحكومي الدولي ، كما أقرها مجلس التجارة والتنمية ، هي ما يلي:

"سيدرس فريق الخبراء العوامل التي يمكن أن تسهم في كفاءة الإدارة والتطوير المستدام للمواني وما يتصل بذلك من خدمات مرفئية من أجل تعزيز قدرة خدمات النقل البحري على المنافسة وتدعيم قدرات التجارة .

وسيقوم فريق الخبراء ، في أداء مهامه ، بما يلي:

- (أ) التركيز على عنصرين أساسيين في برنامج العمل الجديد هما:
 - تنظيم المواني ، بما في ذلك المسائل المتعلقة بالخصخصة ، والاستغلال التجاري ، وإلغاء القيود التنظيمية ، والتشريع القائم ؛
 - إدارة المواني ، بما في ذلك المسائل المتعلقة بتنمية الموارد البشرية ، والتخطيط الاستراتيجي ، والتسويق ، والتنمية المستدامة ، والاحتياجات الاستثمارية ؛
- (ب) استكمال الخبرة الفنية المتاحة في الامانة عن طريق قيام مواني مختارة بعرض الخبرة المكتسبة في ميداني تنظيم المواني وإدارة المواني ؛
- (ج) القيام ، مع إيلاء الاعتبار الواجب للمنافسة بين المواني ، بتقييم إمكانات زيادة التعاون الإقليمي بين المواني ، في ميداني تنظيم المواني وإدارتها ؛
- (د) استعراض المنشورات ذات الصلة التي أنتجتها الامانة بنسب على طلب فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالمواني الذي كان قائما عام ١٩٩٠ وذلك عن طريق:

١١) دراسة توزيعها وتقييم الاهتمام الذي تولد عنها ، ومدى قابلية التوصيات التي تضمنتها للانطباق ، ونوع المعلومات الإضافية اللازمة لتطوير قدرة المواني وخدمات المواني ذات الصلة على المنافسة ، ولا سيما تلك الواقعة في البلدان النامية والبلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقال ؛

١٣١ توفير مساهمات من صناعة الموانئ لسد الثغرات الهامة في المعلومات الحالية عن تنظيم الموانئ وإدارتها التي تتيحها المنظمات الدولية ، ورابطات الموانئ ، والحلقات الدراسية ، والمؤتمرات ، والمنشورات ، للتحقق مما إذا كانت هناك حاجة إلى تدعيم نشر المعلومات المتاحة ؛

١٣٢ تقديم رأي فني بشأن مواضيع محددة من برنامج العمل المعتمد ، ينبغي للجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات (النقل البحري) أن تمنحها الأولوية ؛

(هـ) استعراض العمل الذي تضطلع به الامانة في ميدان التدريب على إدارة الموانئ والتعاون التقني ، وتقييم أثره على تطوير قدرة الموانئ وخدمات الموانئ ذات الصلة على المنافسة ، والقيام في هذا السياق ، بتقييم الاحتياجات التي لا تلبى من خلال الانماط المختلفة للتدريب المتاح من مصادر شائعة ومتعددة الاطراف من أجل التحقق من المجالات المحتملة لانشطة الاونكتاد في هذا الميدان مستقبلاً ؛

(و) إعداد تقرير عن البنود السابقة لتقديمه إلى اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات (النقل البحري) في دورتها الثانية" .

٣ - وقد عقد فريق الخبراء الحكومي الدولي خلال دورته أربع جلسات رسمية وسبع جلسات غير رسمية .

البيانات الافتتاحية

٤ - أوجزت رئيسة الفريق في ملاحظاتها الاستهلالية أهداف الفريق ، وهي النظر في العوامل التي تؤثر في كفاءة واستدامة تنمية الموانئ ، والنظر في وسائل لتعزيز المنافسة ، وتعزيز قدرة التجارة العالمية من خلال تطوير الموانئ . ولاحظت أن اجتماع فريق الخبراء الحكومي الدولي مناسب في توقيتته ، إذ إن موانئ العالم متدخل عملاً قريب قرناً جديداً من العمل ، ترهن فيه الأمم والحكومات ازدهار شعوبها مستقبلاً بتوسع التجارة العالمية . وسيمارس هذا التوسع في التجارة العالمية وزيادة خطى التجارة ضغوطاً كثيفة على الموانئ من أجل توسيع مرافقها وتحسين خدماتها مع تقلييل التكاليف . وفي الوقت نفسه يزيد تركّز القوة في أيدي شركات الشحن الضخمة من المخاطر التي تواجهها الموانئ إذ أن تغييرات الطرق قد تؤثر تأشيراً كبيراً في أحجام البضائع . وبالإضافة إلى التحدي الذي يواجه الموانئ ، هناك اهتمامات بيئية مشروعة يتعين الوفاء بها . واقترحت أن تواجه الموانئ هذه التحديات بوسائل أولها اتباع نهج للتخطيط الاستراتيجي ، وشأنيتها تكوين تحالفات مع الشركاء للحصول على فوائده

متبادلة في مجال الأعمال ، وشالقتها تقوية الشراكة مع مدينة الميناء بحيث يمكن للمجتمعات المحلية والمواني العمل معا من أجل تحقيق التنمية المستدامة .

٥ - ولاحظ الأمين العام للأونكتاد أن تواجد موظفين كبار ومديري مواني من كثير من البلدان في الاجتماع دلالة على شقتهم في الأونكتاد . وقال إن القضايا الرئيسية المطروحة أمام الفريق للنظر فيها هي تنظيم المواني وإدارتها ، وذلك يتضمن قضايا الخصمة ، وإلغاء القيود التنظيمية ، والاستغلال التجاري ، والتصويق ، وتنمية الموارد البشرية ، والتنمية المستدامة ، والتعاون الإقليمي ، فضلا عن تقييم لأنشطة أمانة الأونكتاد في مجال التعاون التقني والتدريب . وهناك صلة واضحة بين كفاءة إدارة المواني وتطويرها المستدام وبين تقوية القدرات فيما يتعلق بالتجارة . ولاحظ أن الأونكتاد يسعى إلى توفير الدعم لمجتمع المواني الدولي من خلال التدريب والتعاون التقني في مجال إدارة المواني ، ووجه النظر بصفة خاصة إلى دور الأونكتاد في إعادة تأهيل ميناء مقديشيو في الصومال . وأخيرا قال إن منظميتين دوليتين للمواني متعقدان اجتماعات قصيرة في جنيف بالتنسيق مع اجتماع فريق الخبراء الحكومي الدولي وإن هذا خطوة ايجابية نحو تعزيز التعاون .

٦ - وقال الموظف المسؤول عن شعبة تطوير الخدمات إن أخطر المشاكل التي تواجهه المواني إنما هي نتيجة لعدم كفاية التنظيم والإدارة ، ولكن هذا يرجع بدوره في كثير من الاحوال إلى مغالاة الحكومات المركزية في التدخل . وتمثل آليات إعادة الهيكلة والاستغلال التجاري والخصمة وسائل لتحسين الحالة من خلال تطوير مواني موجهة نحو السوق يمكنها البقاء ماليا . وتتضمن المواضيع الهامة المقرر النظر فيها تشريع المواني ، وهو أمر مطلوب على المستويات المحلية والوطنية والدولية من أجل تحقيق الكفاءة في التنمية والعمليات والتنمية المستدامة ، التي تتمثل أهدافها في تحقيق التنمية الاقتصادية مقترنة بحماية البيئة واقتسام الفوائد والتكاليف ذات الصلة اقتساما منصفا . والمطلوب من منظمات ورابطات المواني الإقليمية والدولية هو توفير معلومات عن إمكانيات زيادة التعاون الإقليمي بين المواني . وقد ازدادت في برامج الأونكتاد التدريبية الصفة التكميلية ، وهي تشمل المديرين من المستوى المتوسط والرفيع ، وتقوم حكومات بلجيكا وفرنسا وهولندا مشكورة بتقديم الدعم المالي في هذا الصدد . وسيجري أيضا استعراض التعاون التقني المقدم من الأونكتاد خلال اجتماع فريق الخبراء الحكومي الدولي ، مع تقديم عرض بشأن أعمال الأونكتاد في الصومال من أجل إعادة تأهيل مواني الصومال .

٧ - وطلبت المتحدثة باسم مجموعة الـ ٧٧ (الجزائر) من الفريق أن يبدي تقديره للخبراء العاملين في مقديشيو لتفانيهم وشجاعتهم .

الفصل الاول

تنظيم وإدارة الموانئ (البند ٣ من جدول الاعمال)

المنشورات والتعاون التقني (البند ٤ من جدول الاعمال)

٨ - كانت الوثائق التالية معروضة على فريق الخبراء الحكومي الدولي من أجل نظره في هذين البندين:

- "تنظيم الموانئ وإدارتها: تقرير من أمانة الاونكتاد" (TD/B/CN.4/GE.1/2) ؛
"مبادئ إدارة وتنظيم الموانئ الحديثة" (TD/B/CN.4/AC.7/13) (وشيقة معلومات أساسية) ؛
"الجوانب القانونية لإدارة الموانئ" (UNCTAD/SHIP/639) (وشيقة معلومات أساسية) ؛
"التخطيط الاستراتيجي لسلطات الموانئ" (UNCTAD/SHIP/646) (وشيقة معلومات أساسية) ؛
"تصويق الموانئ وتحدي موانئ الجيل الثالث" (TD/B/CN.4/AC.7/14) (وشيقة معلومات أساسية) ؛
"إدارة وتنمية الموارد البشرية في الموانئ" (UNCTAD/SHIP/644) (وشيقة معلومات أساسية) ؛
"التطوير المستدام للموانئ" (UNCTAD/SDD/PORT/1) .

٩ - وأشار ممثل الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ (IAPH) إلى مساهمة رابطته في التعاون الدولي في مجال الموانئ ، وأكد أن المساعدة المقدمة إلى البلدان النامية توجه من خلال لجنة الموارد البشرية التابعة للرابطة .

١٠ - وعرض ممثل الرابطة الدولية الدائمة للمؤتمرات الملاحية (PIANC) أعمال كل من الرابطة واللجنة الدائمة للتنمية والتعاون (PCDC) . فقال إن الرابطة منظمة تقنية لا سياسية ولا تستهدف الربح ، تسعى إلى تعزيز الملاحة الداخلية والمحيطية عن طريق تشجيع التقدم في تصميم وبناء وتحسين وصيانة وتشغيل المجاري المائية والموانئ الداخلية والبحرية . وشرح تاريخ هذه الرابطة وهيكلها ، وأنشطتها التقنية ومنشوراتها ، ووصف كيفية عمل اللجنة الدائمة من أجل تقديم المساعدة والخبرة الفنية إلى البلدان النامية . وأخيرا أشار إلى رغبة الرابطة في زيادة تعاونها مع الاونكتاد .

١١ - وأشار ممثل بيرو إلى التغييرات السياسية والهيكلية الكثيرة التي حدثت في الكثير من البلدان منذ آخر اجتماع للأونكتاد بشأن المواني ، وقال إن من المفيد للغاية التمكن من دراسة مسائل إعادة هيكلة المواني وتحديد مستويات التعريفات . فقد حدث تغير جوهري في مواني بيرو منذ عام ١٩٩١ انعكس في خصمة عمليات مناولة البضائع . وأزيلت القيود التنظيمية المتعلقة بتعريفات المواني ، مما أدى إلى تحسين الكفاءة وتخفيض التكاليف ، كما تم تخفيض تكاليف أخرى تتعلق بمناولة الحاويات وإرشاد السفن والقطر واستخدام أحواض السفن . وأخيرا أزيلت تماما الضريبة المفروضة بنسبة ١٨ في المائة على أنشطة المواني والنقل البحري . وأعرب عن تقديره لما تلقتة بيرو من تعاون تقني من خلال الأونكتاد .

١٢ - ووصف ممثل اليابان بإيجاز حالة المواني في بلده ودورها الحاسم في الاقتصاد ودعم التجارة . فالمواني تعتبر وسيلة استراتيجية للتنمية الوطنية والإقليمية ، والمسؤولية الأولى عن إدارة المواني تقع على عاتق الحكومات المحلية ، ولكن الحكومة الوطنية هي المسؤولة عن التنسيق وعن المساعدة التقنية والمالية من أجل تطوير المواني . وعمليات مناولة البضائع يقوم بها القطاع الخاص وهذا الترتيب يسير على وجه طيب في اليابان . ويجري حاليا تحويل المواني اليابانية إلى مواني من الجيل الثالث ، فتكون ذات خدمات أكثر توجها نحو السوق وعلاقات قوية بين الممدن والمواني . ومن المفيد إجراء تحليل مقارن على أساس كل بلد على حدة بغية مساعدة البلدان في اختيار أفضل استراتيجية لحالتها بالذات . وأكد أنه ينبغي للمواني ألا تنسى أن عليها توفير خدمات يعمّل عليها تتسم بالكفاءة لعملائها وأن التخطيط الاستراتيجي والتخطيط يعملان كأداتين فعالتين للنهوض بأنشطة المواني . وأخيرا ، قال إن التعاون الإقليمي ، وذلك مثلا بين المواني الرئيسية والمواني الفرعية ، وحتى بين المواني المتنافسة ، أمر ممكن ومفيد ، وإن مثل هذا التعاون سيتعزز من خلال اجتماع فريق الخبراء الحكومي الدولي .

١٣ - وأشار ممثل اليمن إلى إمكانية تحسين التعاون بين المواني عند كل من طرفي حلقة التجارة البحرية . وأشار إلى أن الحلقات الدراسية والخدمات الاستشارية المقدمة من الأونكتاد يمكنها تقوية سلسلة النقل .

١٤ - ولاحظت المتحدثة باسم مجموعة الـ ٧٧ (الجزائر) أن القضايا المقرر مناقشتها هامة جدا بالنسبة للبلدان النامية والبلدان التي تمر بمرحلة انتقالية ، إذ إن تطوير مرافق للنقل جزء أساسي من التنمية من أجل التجارة ، ولذا يحظى اجتماع فريق الخبراء الحكومي الدولي بدعم تام من البلدان النامية .

١٥ - وقال ممثل لبنان إن سرعة خط التقدم التكنولوجي الذي يؤثر في المواني يصبّ على البلدان النامية امتداد استثماراتها ، ومن المهم للبلدان النامية التعلم من الخبرات الاستثمارية لمواني البلدان المتقدمة ، حلوها ومرّها .

١٦ - وقدّم ممثل منظمة العمل الدولية معلومات عن الأنشطة الرئيسية لمنظّمته في مجال صناعة الموانئ حتى نهاية عام ١٩٩٥ ، فقال إن المنظمة تعتزم تنظيم اجتماع اقليمي لآسيا والمحيط الهادئ في نيسان/أبريل ١٩٩٥ بشأن المشاكل الاجتماعية والعمالية التي يسببها التكيف الهيكلي ، وإن الاجتماع سيتبعه اجتماع عالمي بشأن المشكلة ينعقد في جنيف في كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٥ . وتقوم المنظمة بتطوير برنامج للنهوض بالعاملين في الموانئ ، مصمم لتدريب المشرفين على محطات الحاويات ، يضم ٣٠ وحدة تدريبية تحتوي نحو ٥٠٠ ساعة من التدريب على المواد التدريبية . وتقوم المنظمة منذ سنة ١٩٨٦ بتنسيق برنامج للتعاون التقني فيما بين البلدان النامية في أمريكا اللاتينية والوسطى يهدف إلى توحيد برامج التدريب في مجال الموانئ ، وستستخدم هذه الخبرة في برنامج مماثل في آسيا . واختتم بتأكيد أن برنامج التعاون التقني لمنظمة العمل الدولية سيستمر ولا سيما من أجل تدريب العاملين في الموانئ .

١٧ - ووصف ممثل المكسيك الخطوات الجاري اتخاذها لتحديث نظام الموانئ في بلده ، وقال إن الهدف الأساسي هو زيادة كفاءة إدارة وتشغيل الموانئ من خلال برنامج لتحقيق اللامركزية ، وإزالة القيود التنظيمية ، والخصخصة ، فيعطى كل ميناء استقلالا تشغيلياً ومالياً من خلال إدارة متكاملة للموانئ ، تعمل في البداية ضمن القطاع العام ولكن يمكن تحويلها بعد ذلك إلى القطاع الخاص . وهناك عدد كبير من القوانين يتناول الموانئ في حاجة إلى تنقيح . ويتعين على الإدارة المتكاملة للموانئ أن تتعاقد من الباطن على العمليات بغية تعزيز المنافسة ، ويقتصر الاستثمار الأجنبي على نسبة ٤٩ في المائة . وشكر الأونكتاد على مساعدته في ميدان التدريب من خلال برنامج تريينمار .

١٨ - ولاحظ ممثل الهند أن قطاع النقل يتنافس على الموارد الاقتصادية مع قطاعات رئيسية أخرى مثل الصحة والتعليم والإسكان وما إلى ذلك ، مما يستلزم استخدام المرافق القائمة على الوجه الأمثل . وتتعلق أوجه الضعف الرئيسية في الموانئ الهندية بعدم كفاية استخدام المرافق الأساسية ، والممارسات العمالية الخاطئة ، والافتقار إلى المعرفة بأحدث تقنيات الإدارة ، والافتقار إلى سياسة مستدامة للتنمية البشرية . ويمكن تحقيق زيادات كبيرة في الكفاءة بتبسيط المهندات والإجراءات . وستكون خبرات البلدان الأخرى في إعادة هيكلة قطاع الموانئ لديها ذات قيمة بالنسبة للهند وهي تدرس هذه القضية .

١٩ - ووصف ممثل كرواتيا حالة الموانئ في بلده ، فقال إن هذه الموانئ كانت فيما مضى ذاتية التمويل ، فلم تكن هناك مساعدة حكومية فيما يتعلق بالمرافق الأساسية ، ولكن تغير هذا الآن مع اعتراف الحكومة الجديدة بأهمية الموانئ بالنسبة للتنمية ، ويجري حالياً إدخال تشريعات في مجال الموانئ لنقل الخدمات إلى القطاع الخاص ، على

أن يعمل القطاع العام كهيئة مالكة للموانئ . من هنا فإن قضية إعادة هيكلة الموانئ هي قضية شديدة الأهمية بالنسبة لبلده .

٢٠ - ولاحظ ممثل البرازيل أن بلده قد شرع لا في برنامج للخصخصة وإنما في برنامج لانسحاب الحكومة الاتحادية من مجال الموانئ أو لتحقيق اللامركزية في هذا المجال . وتحقيقا لهذه الغاية يجري حاليا ، بعد عملية مطولة ، تغيير التشريعات بحيث تسمح للقطاع الخاص بتشغيل امتيازات . وتتألف مجالس هيئات الموانئ من ممثلين عن الحكومة والمتعهدين والمستعملين والنقابات . ويلزم تبسيط المستندات وتعديل التعريفات بانتظام نتيجة لارتفاع معدلات التضخم في البرازيل . واختتم بأن لاحظ أهمية التفاوض مع كل الأطراف بغية الوصول إلى أهداف تحسين الأداء وتطوير المرافق الأساسية وتحقيق متطلبات العمالة .

٢١ - ووصف ممثل غينيا بإيجاز التطورات التي جرت في ميناء كوناكري منذ عام ١٩٨٠ ، وقال إن التمويل المقدم من مصادر التنمية الدولية والوطنية قد أتاح تحديث المرافق الهيكلية ، وإن القطاع الخاص قد تولى في عام ١٩٨٧ عمليات مناولة البضائع والتخزين . وتولت رابطة لإدارة الميناء المسؤولية عن العاملين في الميناء ، ونُقل مدير القطاع العام إلى القطاع الخاص وأعيد تدريبهم . ونتيجة لدعم الحكومة وهيئة الميناء وبرامج الحوافز كانت الخبرة ايجابية ، وكانت الخصخصة أداة لتطوير الميناء وتحسينه .

٢٢ - ولاحظ ممثل النرويج أن موانئ بلده مخصصة منذ عدة عقود ، فتتنمي المناطق البرية والمرافق الأساسية بالأرصعة إلى إدارات الموانئ ، ولكن بعض الشركات الخاصة قد نمت وأصبحت تملك محطات خاصة بها . والمتعهدون مسؤولون عن التسويق أمام المستعملين ، إذ أن سلطات الموانئ تعتبر أن متعهدي المحطات هم عملاؤها . ويتعين تنسيق الاستثمارات العامة في الموانئ بعناية من خلال خطة للنقل بغية تفادي الاستثمار المفرط الناجم من مطالب المتعهدين من القطاع الخاص . ويتعين رصد التعريفات للحفاظ على مستوى مرتفع لاستخدام المجاري المائية الداخلية ، فهي أفضل بيئيا من النقل البري بالطرق .

٢٣ - لاحظ ممثل الصين أن سياسة حكومته التي اتبعت في مطلع السبعينات وقوامها التوسع في التجارة الخارجية أدت إلى اكتظاظ الموانئ . ولحل هذه المشكلة ، نفذ برنامج واسع النطاق ممول برأس مال وطني وأجنبي لاستحداث مرافق جديدة ، وزاد عدد المراسي العميقة إلى أكثر من الضعف . وخلال خطة السنوات الخمس الحالية ، سيتم إنشاء ١٠٠ مرسى عميق جديد . ومنذ عام ١٩٨٤ ، طبقت لا مركزية الرقابة على الموانئ ونقلت سلطاتها إلى أجهزة الحكم المحلي ، وتقوم الحكومة المركزية بدور التنسيق

ووضع السياسات العامة . ويجري تشجيع المنافسة في قطاع الموانئ ، وعلى الموانئ أن تبحث بنفسها عن فرص الأعمال مع الشاحنين وشركات النقل البحري . وأعطيت الموانئ استقلالاً تشغيلياً ومالياً ، وكذلك حرية أكبر في وضع مستويات المرتبات والأجور . وتتجه الصين إلى المجتمع الدولي للحصول على التمويل والتكنولوجيا والخبرة الفنية لتحسين قطاع الموانئ فيها ، ويجري تشجيع المشاريع المشتركة . وتتعاون الصين حالياً مع برنامج "تريينمار" لإنشاء مركز تدريب في شنغهاي .

٢٤ - وقدم ممثل ألمانيا بياناً موجزاً عن حالة الموانئ الألمانية بعد عملية إعادة التوحيد ، ولاحظ أهمية النقل الداخلي بالنظر إلى الحجم الكبير لحركة النقل العابر (الترانزيت) التي تمر خلال البلد . وبيّن النظم القانونية المختلفة للموانئ في جمهورية ألمانيا الاتحادية في ضوء الطابع الاتحادي للبلد . وقد ساعدت هذه الموانئ في إعادة تنظيم الموانئ في الجمهورية الديمقراطية الألمانية السابقة ، التي نفذت في ثلاث سنوات فقط . ولعل المشورة المقدمة من هذا النوع قد تكون ذات أهمية بالنسبة للموانئ في بلدان أخرى .

٢٥ - وبين ممثل اندونيسيا أن الموانئ تقوم بدور حاسم في بلده ، لا لأنها هامة بالنسبة للتجارة الخارجية فحسب بل ولأنها تربط أيضاً بين أكثر من ١٧ ٠٠٠ جزيرة و٤٢٤ ميناء في البلد . وبمقتضى أحكام قانون جديد للنقل البحري صدر في عام ١٩٩٢ ، يتوقع أن تزداد استجابة الموانئ للضغوط التجارية ومقتضيات الكفاءة والفعالية من حيث التكاليف ، وأن توفر فوائد مالية للحكومة عن طريق خفض التمويل العام للتنمية وتحقيق إيرادات من بيع الأصول . وعليه فإن مشاركة القطاع الخاص في شركات القطاع العام تسير قدماً ، ويجري تهيئة بيئة تنظيمية محددة لهذا الغرض .

٢٦ - وقال ممثل الجزائر إن إعادة تنظيم قطاع الموانئ بدأ في عام ١٩٨٢ بإنشاء شركات فردية للموانئ في كل ميناء . وتضطلع هذه الشركات بالمسؤولية عن توفير الهياكل الأساسية والخدمات للسفن والبضائع . وتعطي الحكومة لهذه الشركات الآن استقلالاً أكبر بإنشاء مجالس إدارتها حسب المعايير التجارية ، مع إمكانية مشاركة كل من رأس المال الخاص والعام في الاستثمارات على قدم المساواة .

٢٧ - وبيّن ممثل موزامبيق الدور الهام الذي قامت به الموانئ الموزامبيقية في الماضي لخدمة البلدان المجاورة من خلال ممرات النقل ، وأشار إلى عجزها في الوقت الحالي عن خدمة حركة النقل . وتبلغ كمية البضائع الآن ٢٥ في المائة فقط من مستواها السابق . وأضاف أنه يجري تنفيذ الاستغلال التجاري ، ويتوقع أن تطبق أساليب تأجير المرافق أو المشاريع المشتركة أو ترتيبات أخرى لإصلاح الموانئ . غير أنه توجد مخاوف من السيطرة الأجنبية ، بالنظر إلى أن الخبرة والتمويل المحليين محدودان جداً بعد

الحرب الأهلية الطويلة . كذلك فإن المساعدة المالية المقدمة من المؤسسات الدولية تُقتصر على التوفير المؤسسي الذي ليس البلد مستعداً له . وطلب المساعدة في بناء المؤسسات وتنمية الموارد البشرية للمساعدة على التغلب على هذا القصور .

٢٨ - وبين ممثل رابطة إدارة الموانئ لغرب ووسط أفريقيا أن رابطته ، التي أُنشئت في عام ١٩٧٢ ، تغطي أفريقيا من موريشيوس إلى أنغولا ، وتتعقد اجتماعها الثامن عشر في هذا الأسبوع نفسه في ليبرفيل . وتضطلع الرابطة بأنشطة في ميدان التدريب وإعداد سجل سنوي بخبراء الموانئ في المنطقة الفرعية وتنسيق الإحصائيات ، ومحاسبة التكاليف ، والتعريفات ، إلخ ، وإضفاء الطابع المؤسسي على يوم الموانئ الأفريقية ، وإنشاء صندوق لمساعدة الموانئ . وتنوّه الرابطة بالمساعدة التي تلقاها من هيئات ووكالات الأمم المتحدة ، مثل الأونكتاد ومنظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية ، والحكومات الأوروبية التي ساعدت في القيام بدور إيجابي في قطاع الموانئ .

٢٩ - ولاحظ ممثل المغرب ، وهو يشير إلى رابطة إدارة الموانئ لشمال أفريقيا ، أن هذه الرابطة ، التي سُكّلت في عام ١٩٧٤ ، تضم سبعة بلدان من موريتانيا إلى السودان . وتسمى هذه الرابطة إلى تنسيق قوانين وقواعد وسياسات أعضائها وتستهدف تحسين وتنسيق عمليات الموانئ وخدماتها وتوحيدها القياسي ، وإقامة علاقات مع المنظمات الأخرى لدراسة المسائل ذات الأهمية ، وتوفير محفل لادارات الموانئ في البلدان الأعضاء لتبادل الآراء بشأن المشاكل المشتركة . وهناك لجان تتناول تكنولوجيا المعلومات والإحصائيات وتعريفات الموانئ (تنسيق الهياكل التعريفية) والقضايا الفنية (قاعدة بيانات معدات الموانئ) . ويعتزم إجراء عدة دراسات اقتصادية تقنية ، بما في ذلك دراسة عن مناطق الموانئ الحرة .

٣٠ - وقال ممثل المغرب إن سياسة تنمية المناطق التي استهلها بلده في أواسط السبعينات قد حبّئت استحداث موانئ جديدة تقوم على شراكة بين الحكومة والميناء . وقد شهدت المرحلة الأولى زيادة اشتراك القطاع الخاص ، في حين أن المرحلة الثانية قد انطوت على اعتماد عقود برامج بين الحكومة ومؤسسات الأعمال ، التابعة للقطاعين العام والخاص على السواء . وأنشئ مكتب عمليات للموانئ ، وهو مؤسسة عامة ذات أهداف تجارية وصناعية . فثمة مزايا عملية كثيرة لوجود مؤسسة وحيدة لإدارة جميع الموانئ بدلا من وجود كيان مستقل لكل ميناء ، ولا سيما فيما يتعلق بالمحاسبة والإدارة العامة وإدارة الموارد البشرية .

الاجراء الذي اتخذه فريق الخبراء الحكومي الدولي

٢١ - في الجلسة العامة الختامية للفريق ، المعقودة في ٢٩ تشرين الاول/ اكتوبر ١٩٩٣ ، عرض نائب الرئيس مشروع استنتاجات فريق الخبراء الحكومي الدولي (TD/B/CN.4/GE.1/L.2) ، مع بعض التعديلات الشفوية .

٢٢ - وأعرب ممثل المكسيك عن عدم ارتياحه ازاء كون الترجمة الاسبانية لمشروع الاستنتاجات لم تُتَّح في الوقت المناسب .

٢٣ - واعتمد فريق الخبراء الحكومي الدولي مشروع الاستنتاجات ، بصيغته المعدلة شفويا (للاطلاع على نص الاستنتاجات بصيغتها التي اعتمدت بها ، انظر المرفق الاول) .

بيانات ختامية

٢٤ - قال الموظف المسؤول عن شعبة تطوير الخدمات إن اجتماع فريق الخبراء الحكومي الدولي كان مفيدا للغاية . فالافكار الكثيرة المثيرة للاهتمام التي نُوقِشت سيكون لها بعض التأثير على صياغة المواقف الوطنية المحددة ، وسيكون على كل بلد أن يبيّن في الخيار الذي يلائم أوضاعه على أفضل نحو .

٢٥ - وأضاف أن التوصيات الناتجة عن الاجتماع ستكون ، بعد إقرارها من جانب اللجنة الدائمة ، بمثابة توجيه وأساس للأعمال في المستقبل القريب والمتوسط الأجل . وكثير من هذه التوصيات يرد بالفعل في الخطط المتوسطة الأجل ، وان كانت توجد توصيات أخرى ، مثل الطلبات المحددة المتعلقة بالقضايا البيئية ، يدور الشك في شأنها حول ما إذا كانت الخبرة الفنية والقدرات من داخل الاونكتاد ستكون متاحة . وبالنظر إلى أنه ليس من المحتمل كثيرا في ظل الحالة الراهنة في الأمم المتحدة أن يجري في المستقبل القريب زيادة القدرة في مجال المواني ، فمن المحتمل أن يكون من الضروري الركون إلى البلدان والرابطات المختلفة لتقديم مدخلات و/أو خبرة فنية . وبطبيعة الحال ، ستبذل أمانة الاونكتاد أقصى ما في وسعها لترجمة توصيات الفريق إلى عمل لكي يستفيد مجتمع المواني ككل من نتائج الاجتماع .

٢٦ - وقالت المتحدثة باسم مجموعة الـ ٧٧ (الجزائر) إن مجموعتها تشعر بالارتياح البالغ لنتائج الاجتماع . وان العدد الكبير للخبراء الحاضرين يشهد على الاهتمام الخاص من جانب البلدان النامية بالمواني ودورها في التجارة . كذلك فإن توصيات الفريق ، التي ينبغي النظر إليها في سياق الشراكة من أجل التنمية المجسدة في التزام كرتاخينا ، تمثل أساسا ممتازا للأعمال في المستقبل .

٣٧ - وفيما يتعلق بتصريف الاجتماع ، قالت إن عددا من الوفود قد أعرب عن القلق بشأن ترجمة الوثائق ، وأنه يؤمل أن يجري بذل كل جهد لتيسير المشاركة الكاملة من جانب جميع الوفود في المستقبل .

٣٨ - الرئيسي: قال إن الفريق قد نجح في وضع تقرير وتوصيات يتسمان بالشمول والروح البناءة . وقد تم التوصل أثناء الاجتماع إلى توافق في الآراء بشأن عدد من النقاط كانت احداها هي تسليم الفريق بأن دور المواني يتغير لكي يتناول البيئة الاقتصادية الجديدة القائمة اليوم . بيد أن المواني لن تستطيع أن تمارس هذا الدور الجديد بصورة كاملة إذا لم يقيم الآخرون ، مثل الحكومات ، بالتسليم بهذا التغير . ولذلك فإن من المهم توعية الجمهور بالدور الحيوي الذي يمكن أن تمارسه المواني في الاقتصادات المحلية والوطنية ، وبغرض العمالة التي تتيحها ، وبالنشاط الاقتصادي الذي تولده ، وكذلك بالدور الهام الذي تؤديه في الاقتصاد العالمي . وفي الوقت نفسه ، يجب على الاختصاصيين العاملين في مجال المواني أن يغيروا أيضا مواقفهم وسلوكهم . فالاستراتيجيات التي استخدمت في الماضي ربما لم تعد تصلح للمستقبل ، ومن المهم الاعتماد على أفضل الأفكار المتاحة على صعيد العالم . وينبغي أن تكون الاستراتيجيات ذات وجهة سوقية ، فتوفر للمستهلكين ما يطلبونه من قيمة ونوعية .

٣٩ - ومضى قائلاً إن عالم المواني ، شأنه في ذلك شأن العالم ككل ، أخذ في المفر في ظل التطور التكنولوجي والعولمة الاقتصادية . ويتناول مجتمع المواني في كل مكان اهتمامات مشتركة مثل: تنظيم المواني وادارتها وتشغيلها والاستثمار فيها ؛ والعشور على أفضل الناس المؤهلين والاحتفاظ بهم ؛ وبحث قيمة وفائدة التعاون الاقليمي ؛ وفهم أثر القوانين واللوائح الجديدة ؛ وضمان أن تؤدي المواني عملها مع الحفاظ على البيئة في الوقت نفسه . وهكذا فمن المهم مناقشة هذه القضايا ، وايجاد حلول عملية ، واستخدام الموارد على أفضل نحو .

الفصل الثاني
مسائل تنظيمية

ألف - افتتاح الدورة

٤٠ - افتتح الدورة ، في يوم الاثنين الموافق ٢٥ تشرين الاول/اكتوبر ١٩٩٣ ، الموظف المسؤول عن شعبة تطوير الخدمات .

باء - انتخاب أعضاء المكتب

٤١ - قام فريق الخبراء الحكومي الدولي ، في جلسته العامة الافتتاحية المعقودة في ٢٥ تشرين الاول/اكتوبر ١٩٩٣ ، بانتخاب السيدة ليليان ليبوردي (الولايات المتحدة الأمريكية) رئيسا ، والسيد دينش ك. افزولبوركار (الهند) نائبا للرئيس ، والسيد منور خليفي (الجزائر) مقررا .

جيم - إقرار جدول الاعمال وتنظيم العمل

٤٢ - اعتمد فريق الخبراء الحكومي الدولي ، في جلسته الافتتاحية جدول أعماله ، الوارد فيما يلي:

- ١ - انتخاب أعضاء المكتب
- ٢ - إقرار جدول الاعمال وتنظيم العمل
- ٣ - تنظيم وإدارة الموانئ
- ٤ - المنشورات والتعاون التقني
- ٥ - مسائل أخرى
- ٦ - اعتماد تقرير فريق الخبراء الحكومي الدولي إلى اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات (النقل البحري) .

دال - اعتماد تقرير فريق الخبراء الحكومي الدولي
إلى اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات
الخدمات (النقل البحري)
(البند ٦ من جدول الاعمال)

٤٣ - قام فريق الخبراء الحكومي الدولي ، في جلسته العامة الختامية المعقودة في ٢٩ تشرين الاول/اكتوبر ١٩٩٣ ، باعتماد مشروع تقريره (TD/B/CN.4/GE.1/L.1)

وAdd.1) وأذن للمقرر باتمام التقرير على النحو المناسب ، على أن يضع في الاعتبار التعديلات المقدمة من الوفود على بياناتها ومداولات الجلسة العامة الختامية .

٤٤ - وقرر فريق الخبراء الحكومي الدولي أيضا ، وهو يعتمد تقريره ، أن يرفق بالتقرير ، الموجز الذي أعده الرئيس بشأن مناقشات الفريق غير الرسمية (انظر المرفق الثاني) .

المرفق الاول
استنتاجات فريق الخبراء الحكومي الدولي
المعني بالمواني*

"المواني - الاستعداد لسنوات ٢٠٠٠"

مقدمة

١ - على مدى الاعوام القليلة الماضية ازدادت أهمية النقل الدولي ، بما في ذلك التجارة والمواني البحرية ، في الاقتصاد العالمي . فقد ظهرت سوق عالمية وحيدة لم تعد فيها أنشطة انتاج البضائع ونقلها وتوزيعها واستهلاكها متركزة في منطقة جغرافية محدودة واحدة ، وإنما موزعة على كوكب الأرض برمته . وقد أمكن حدوث هذه التغيرات المثيرة بفضل تطوير نظم وشبكات متقدمة ومتكاملة للنقل والتوزيع ، يسيطر عليها في كثير من الأحيان شركات نقل و شحن بحري ضخمة ، وتتحرك فيها أغلبية البضائع بحرا . وقد جرت هذه التطورات وما زالت تجري في بيئة تنافسية ، مما أدى الى تقلب عظيم في التجارة يولد مخاطر وفرصا للموانئ . أما المخاطر فهي مرتفعة بصفة خاصة بالنسبة للبلدان والمواني التي لم تستبق هذه التغيرات والتي ليست على استعداد لاتخاذ القرارات الاستراتيجية ، ولا سيما لتعديل تنظيم إدارتها ومرافقها وخدماتها بما يتناسب مع احتياجات التجارة . وأما الفرص فمردها أن الميناء العصري ، في عملية إدماج وظائف النقل والتوزيع ، له مزايا كثيرة ويمكنه أن يصبح من النقاط المركزية القليلة ذات الأهمية الاستراتيجية للتجارة الدولية .

الف - توصيات عامة

٢ - يجب أن تسلم المواني بأنها تلعب دورا رئيسيا في سلسلة لوجستيات النقل وأن تؤمن فعالية مساهمتها بتعريف نفسها تعريفاً واسعاً ، إذ إن التركيز على الوظائف داخل حدود الميناء ليس كافياً .

٣ - يوصي الفريق بأن تمنع الحكومات التفكير في أهمية دور موانئها وإمكانياتها الكبيرة في تعزيز التجارة والتنمية . ولترجمة دعمها ولاعتماد سياقات تقدر دور المواني ، يوصي الفريق باستخدام مناهج للتخطيط الطويل الاجل (أو العام) وللتخطيط الاستراتيجي للأعمال بغية مساعدة الحكومات والمواني على ترجمة الاهداف الى سياسة عامة واستراتيجية وخطوات للتنفيذ ، بما في ذلك غايات الاداء وآليات التقييم ، التي يجب أن تؤمن إدراج الإدارة والموارد البشرية والتكتيكات القانونية والمالية والتشغيلية ، بما في ذلك الاستقلال الإداري حسب الاقتضاء .

* كما اعتمدت في الجلسة العامة الرابعة المعقودة يوم الجمعة ٢٩ تشرين الاول/اكتوبر ١٩٩٣ .

٤ - ويومي الفريق بأن تواصل أمانة الأونكتاد أعمالها بالتعاون مع الوكالات الشقيقة لها داخل الأمم المتحدة ومع الخبرات الفنية الأخرى المتاحة في المجالات الكثيرة لنشاط المواني العديدة ، بما في ذلك المساعدة التقنية والدراسات والتدريب والاتصال ، وبأن يجري تقاسم نتائج ومحتملة أنشطتها من خلال الطرق المعتادة للأمانة واجتماعات فريق الخبراء الحكومي الدولي على أساس أكثر تواتراً وانتظاماً . ويدعو الفريق اللجنة الدائمة الى دراسة إمكانية الدعوة الى عقد مثل هذه الاجتماعات في المستقبل . كما يقترح الفريق إدراج مسائل المواني على نحو أكثر تواتراً ، كبنود محددة ، في جدول أو جداول أعمال الاجتماعات الوطنية والإقليمية والحكومية الدولية والدولية المتعلقة بالتجارة والتنمية والقضايا البيئية ، لا معاملتها كمجرد بنود فرعية من مواضيع أخرى .

٥ - ولاحظ فريق الخبراء الحكومي الدولي باهتمام كبير أن المواني قد اختارت أشكالاً عديدة للتنظيم وهياكل الإدارة ، كما لاحظ أن الخصمة/الاستغلال التجاري عظيم الأهمية كنهج للتنظيم والإدارة ، ولكن لا يمكن اعتباره هدفاً غائياً بنفسه وفي حد ذاته . ويقر الفريق بأن الخصمة/الاستغلال التجاري/تكوين اتحادات يمكن أن تكون ذات قيمة في مجالات معينة ، تختار بحكمة على أساس صلتها بالظروف السائدة في البلد وملاءمتها لها . وبالنظر الى أن هذا نهج ناشئ وأن نهجاً أخرى قد تكون مفيدة بنفس الدرجة ، حسب ظروف الحكومة المحلية والظروف الاجتماعية ، يوصي الفريق بمواصلة دراسة وتحليل جوانب قوة وضعف كل من هذه المفاهيم وبتقييم الآثار الاقتصادية لتقسيم المهام بين القطاع العام والقطاع الخاص .

٦ - وقد تحقق التعاون الاقليمي بين المواني في بعض المجالات وأثبت فائدته . ويوصي الفريق بأن يعين الأونكتاد ويسجل أماكن وأشكال وجود هذه الجهود التعاونية ، ومجالات النشاط المشمولة ، والقيمة التي يسند لها المشتركون .

٧ - ويؤيد الفريق استنتاجات وتوصيات الاجتماع غير الرسمي للخبراء القانونيين المعنيين بشؤون المواني التي ترد في الوثيقة UNCTAD/SHIP/639/Annex I ، وخاصة الإشارة الى إنشاء هيئة دولية للخبراء القانونيين في شؤون المواني .

٨ - مع مراعاة أهمية البيئة والتنمية المستدامة ، يوصي فريق الخبراء بما يلي:
(١) ينبغي ألا توجد أي منافسة بين المواني تقوم على أساس الافتقار إلى حماية البيئة . ولهذا الغرض ينبغي تقييم معايير التلوث ونظم التصهير البيئية وما إلى ذلك ، وفقاً للمشاكل المراد حلها والكلفة المراد تغطيتها فعلاً مع مراعاة القدرات التقنية/المالية المحددة لكل ميناء . وينبغي أن يُدرج مثل هذا البند في جدول أعمال الرابطة الاقليمية للموانئ ، وقد يكون الدعم الحكومي أمراً لا غنى عنه أحياناً لتحقيق هذا النوع من التقييم ؛

- (ب) إصدار مبادئ توجيهية توضح مسؤوليات هيئة الميناء والكيانات الأخرى ، الحكومية منها وغير الحكومية ، فيما يتصل بحماية البيئة ؛
- (ج) أن تنظر المؤسسات الدولية أو الحكومات الوطنية ، حيثما يتم وضع استراتيجية وخطة ملموستين ذاتي نتائج معقولة ، في دراسة واستخدام الحوافز واستخدام مصادر تمويل مبتكرة ؛
- (د) للاضطلاع بجهود من أجل التنمية المستدامة ، وبمفئة أكثر تحديداً بمسؤوليات الميناء البيئية ، ينبغي إنشاء جهة وصل في كل الموانئ من أجل المسائل البيئية بغية جمع ونشر المعلومات (الحوادث والبيانات والمنشورات والقوانين والمؤتمرات وما الى ذلك) . وينبغي لجهة الوصل هذه المساهمة في صياغة سياسة الميناء البيئية على نحو يراعي الصكوك أو التوصيات الدولية ، فضلا عن الممالج والأنظمة الوطنية ؛
- (هـ) ينبغي لجهة الوصل أيضا المساعدة في تنفيذ السياسة المعتمدة . وينبغي إنشاء آلية للتنسيق ، ولتكن لجنة بيئية ، لتنسيق العمل وإطلاع كل الاطراف المهمة وإعطائها الفرصة لعرض آرائها والحصول على دعمها . وينبغي للآلية التماس المشورة من ممثلي السلطات الوطنية ذات الصلة ومتعهد الميناء ومستعملي الميناء ومن يعيشون على مقربة من الميناء ؛
- (و) إن الموانئ والمدن مترابطة ترابطا طبيعيا ، ومن الضروري الاعتراف بالطابع الحاسم لروابطهما وتقويتها . ومن بين الاهتمامات الكثيرة التي ناقشها فريق الخبراء الحكومي الدولي فيما يتعلق بالمستقبل ضرورة ضمان امكانية موازنة الحاجة إلى مساندة الموانئ وروابطها بالمدن مع مساندة البيئة وحمايتها من أجل جيل المستقبل . فالأنشطة البحرية لا تجري ولا يمكن أن تجري في مصبات أنهار تبقى على حالتها الأصلية . هذا أمر يتعين التسليم به ، ولكن فريق الخبراء الحكومي الدولي لا يعتقد أن الموانئ مجهزة حاليا لتحقيق التوازن المنشود .

باء - توصيات محددة

١ - سياسات الموانئ

٩ - يوصي الفريق بأن تعكس سياسات الموانئ حقيقة أن هذه الموانئ هامة ولكنها ليست سوى إحدى الحلقات في سلسلة النقل برمتها (السكك الحديدية والطرق البرية والممرات المائية) وأن الوظائف المتكاملة الأخرى كالجمارك والشرطة والسلطات المحلية تشكل الحلقات الأخرى .

١٠ - يوصي الفريق بتنفيذ هذه السياسات بالاستفادة القصوى من القوى العاملة ، وزيادة كفاءة مناولة البضائع ، والاستخدام المكثف للتبادل الإلكتروني للبيانات ، وتبسيط الاجراءات ، واستخدام المعدات بكفاءة .

ويوصي الفريق بأن تنظر المؤسسات الدولية أو حكومات البلدان في دراسة واستخدام الحوافز واستخدام مصادر تمويل مبتكرة حيثما وعندما يتم وضع استراتيجية وخطة ملمومتين ذواتي نتائج معقولة .

٢ - تنظيم وإدارة الموانئ

١١ - يسلّم الفريق بضرورة تحديث التنظيم الحالي لنظام الموانئ . وهذه عملية يلزم أن تأخذ في الاعتبار الواقع الاجتماعي والاقتصادي وخصائص البلد قيد النظر . ويرى الفريق أن طريقة دراسة وتنفيذ تشخيص نظام الموانئ ، المقترحة في الوثيقة TD/B/C.4/AC.7/13 ، تبدو الوسيلة الفضلى لضمان التنظيم والمراقبة السليمين للميناء ، وهو يوصي باستخدامها كأداة رئيسية يُستفاد بها . ويسلم الفريق أيضاً بضرورة دعم عملية التحديث بإطار قانوني ملائم تراعى فيه أنسب تقسيم للمسؤوليات بين المستويات المركزية والاقليمية والمحلية والدور الذي تقوم به الكيانات الخاصة الوطنية والأجنبية ودور القوى العاملة في الموانئ حيث تصبح الموانئ أكثر توجهاً نحو رأس المال/التكنولوجيا .

١٢ - ويتعين على الموانئ بذل كل جهد مستطاع لكي تتسم بالكفاءة ولا سيما من حيث تكاليف ونوعية ما تقدم من خدمات إلى عملائها بما يكفل أن يكون الميناء مركزاً ناجحاً للنقل والتوزيع .

١٣ - وتوصل الفريق إلى توافق في الرأي على أن إدارة الموانئ ينبغي أن تكون في البيئة التجارية السائدة اليوم موجهة نحو السوق لكي ترضي عملاءها على أفضل وجه ، مع عدم إغفال أن الهياكل الأساسية للموانئ لها أيضاً أهمية استراتيجية وطنية . وهذا يستدعي ضمان أن تصبح وظائف التسويق إحدى الأولويات في مجال تنظيم وإدارة الموانئ وأن يجري توحيد جميع العناصر الفاعلة في أوساط الموانئ من أجل النهوض بالموانئ .

١٤ - ويوصي الفريق بتحديد سياسة للموانئ تكون لها أهداف واضحة واستراتيجيات تطوير تركز على التغييرات المؤسسية اللازمة لمواكبة التغييرات في مجالي التجارة والنقل . كما يوصي فريق الخبراء الحكومي الدولي بأن تستكشف أمانة الاونكتاد إمكانية أن تعد الرابطة الدولية للموانئ والمدن دراسة عن قضية الاستدامة والمصالح القائمة بين المدن والموانئ ، على أن تنشر الدراسة في إطار الموارد القائمة لدى الاونكتاد .

جيم - توصيات فيما يتعلق بأنشطة أمانة الاونكتاد

١٥ - بعد أن استعرض الفريق منشورات الاونكتاد في ميدان الموانئ وجد أنها تبعث على غاية الارتياح . فهي تولد مستوى ربيعاً من الاهتمام في جميع البلدان ، ولا سيما

النامية منها التي ليمت لديها دائماً القدرة على إجراء دراسات متعمقة مماثلة . بيد أنه ما من شك في أن المعلومات المتعلقة بنوع العمل الذي يتم في منظومة الأمم المتحدة في مضار تنظيم المواني وإدارتها لا تُنشر على نطاق واسع بالقدر الكافي . فرسالة الأونكتاد الاخبارية المتعلقة المواني مبادرة عظيمة الفائدة تسهم في مد هذه الفجوة . ومع ذلك ينبغي تعديل نظام توزيعها بحيث تصل إضافة إلى المدير العام لميناء واحد أو ميناءين في كل بلد إلى أصحاب المصالح الرئيسيين الآخرين . ثم إنّه ينبغي تشجيع الاشتراكات لضمان منهجية توزيع يعتد بها داخل الأونكتاد .

قضايا يتعين تناولها

١٦ - إن الفريق ، وقد أخذ في اعتباره أنه يُعتمد بالفعل إجراء أربع دراسات كجزء من برنامج عمل الأونكتاد في عامي ١٩٩٤ و١٩٩٥^(١) ، يوصي بالمواضيع التالية كأولويات للدراسات اللاحقة ، إذا أُتيحت الموارد الكافية:

- ١ - مسح نظم المواني الوطنية ؛
- ٢ - تحليل العلاقة بين المدينة والميناء ؛
- ٣ - دراسات حالات إفرادية عن تنمية الموارد البشرية في المواني .

١٧ - ويرى الفريق أنه ينبغي أن يشجع الأونكتاد والحكومات بصورة قوية التعاون بين المواني على شتى المستويات في ميدان تقاسم المعلومات وتبادل الخبرات وأنشطة التدريب والخبرة الفنية التسويقية .

١٨ - ويعد التدريب واحداً من أهم المجالات التي يمكن أن يقدم الأونكتاد مساعداته فيها . وينظر الفريق بالتقدير إلى ما يُبذل من جهود وما أُحرز من نتائج ايجابية حتى الآن ويوصي بتأمين الموارد اللازمة والحفاظ على البرامج التدريبية وتعزيزها .

١٩ - وأحاط الفريق علماً مع التقدير بأن نسبة تزيد على ٥٠ في المائة من الموارد المتاحة للأونكتاد في ميدان المواني مخصصة للتعاون التقني وأنشطة التدريب . ويؤكد الفريق تأييده للتحديد الواضح الحالي لأنشطة البرامج التدريبية المتنوعة للأونكتاد في ميدان المواني بقصد تجنب الازدواجية والتداخل . ويرحب الفريق بمبادرة أمانة الأونكتاد لإقامة دورة دراسية بشأن المواني تمنح شهادة ويحضرها مديرون من المستوى المتوسط وأشخاص جدد ، وينبغي مواصلة هذه الدورة بالتعاون مع الرابطة الأمريكية لهيئات المواني والمنظمات المهمة الأخرى . وينبغي أن يُستكمل هذا بإعداد حلقات دراسية جديدة بشأن السياسات وتحديث القائم منها بحيث تراعى التطورات الجديدة التي تحدث في مجال التجارة والنقل . كذلك يوصي الفريق بالتوسع في شبكة ترينمار وتعزيزها لفائدة مديري المواني من المستويين الأوسط والادنى ، ودعم مبادرات التدريب في مجال المواني وتقوية التعاون بين مؤسسات التدريب .

٢٠ - ويعرب الفريق عن سروره لحصوله على عرض عن برنامج التعاون التقني المشترك بين برنامج الأمم المتحدة الإنمائي والاونكتاد وبرنامج الأغذية العالمي لإصلاح الموانئ في الصومال . وهو يوصي بشدة بأن تنضم البلدان والموانئ المانحة ، التي هي في وضع يسمح لها بذلك ، إلى هذه المساعي وبأن تسهم في الإصلاح الكامل لشبكة لنظام الموانئ في الصومال . ويوصي فريق الخبراء الحكومي الدولي كذلك بأن يكون الاونكتاد بمثابة مركز تبادل للمعلومات بالنسبة للموانئ التي تلتزم المعلومات عن قضايا التعاون التقني كما هو حال موانئ الصومال وليبيريا .

دال - بنود متنوعة

٢١ - يرى الفريق استصواب عقد اجتماع كل سنتين ، تسبقه حلقة دراسية رفيعة المستوى وتدعى اللجنة الدائمة إلى النظر في هذه الإمكانيات .

٢٢ - ويوصي الفريق بإعداد قائمة ترجع إليها الحكومات والموانئ ، عند طلبها ، تُبين فيها الموانئ والشركات الخاصة والأفراد القادرين على تقديم خبرة فنية في مجال إدارة الموانئ والراغبون في ذلك .

الحاشية

(١) وهذه هي: ١٩٩٤: "التسعير الاستراتيجي الخاص بالموانئ" و"التحليل المقارن للخصمة والاستغلال التجاري وإزالة القيود التنظيمية في ميدان الموانئ" ؛ ١٩٩٥: "إمكانات التعاون الإقليمي في ميدان الموانئ" ، و"الجوانب المالية لإدارة الموانئ" .

المرفق الثاني

موجز مقدم من الرئيس عن المناقشات غير الرسمية لفريق الخبراء الحكومي الدولي

١ - كانت الوثائق التالية معروضة على الفريق من أجل نظره في مسألة تنظيم الموانئ وإدارتها:

- ١ "مبادئ إدارة وتنظيم الموانئ الحديثة" (TD/B/CN.4/AC.7/13) ؛
- ٢ "الجوانب القانونية لإدارة الموانئ" (UNCTAD/SHIP/639) ؛
- ٣ "إدارة وتنمية الموارد البشرية في الموانئ" (UNCTAD/SHIP/644) ؛
- ٤ "التخطيط الاستراتيجي لسلطات الموانئ" (UNCTAD/SHIP/646) ؛
- ٥ "تصويق الموانئ وتحدي موانئ الجيل الثالث" (TD/B/CN.4/AC.7/14) ؛
- ٦ "التطور المستدام للموانئ" (UNCTAD/SDD/PORT/1) .

٢ - ووافق الفريق على أن تنظيم (الهيكل المؤسسي) وإدارة الموانئ أمران مترابطان ترابطاً وثيقاً وأن الحكومات قد تعتمد نهجاً مختلفاً بشأن تنظيم الموانئ: فنكون إزاء أحد الطرفين القصويين للنطاق حيثما تُعطى قوة السوق حرية أكبر للعمل ونكون إزاء الطرف الآخر حيثما تمارس الحكومة رقابة صارمة على موانئها بالنظر إلى أهميتها للبلد . وهذا ينعكس في المجموعة المتنوعة للوظائف التي تضطلع بها هيئة الميناء والتي تتراوح بين مجرد القيام بتطوير المرافق لكي يقوم الآخرون بتشغيلها (هيئة ميناء مالكة) وبين ميناء يعمل بصورة كاملة فيوفر المرافق والخدمات على السواء . بيد أنه بالنظر إلى أن جميع الموانئ تعمل في نفس السوق العالمية ، فإنه توجد بعض المبادئ الأساسية التي تنطبق عليها جميعاً . وثمة حاجة إلى تنسيق تنظيم الموانئ وإدارتها لمواجهة الاحتياجات العصرية للتجارة والنقل .

٣ - واستفاد الفريق من العرض الذي قدمه السيد راجاسينغام ، المدير العام لهيئة ميناء كيلانغ . فقد شدّد على أن الخصخصة في ميناء كيلانغ هي عملية بدأت في النصف الثاني من العقد الأخير في إطار الخطط الوطنية للخصخصة . وقد بدأت الحكومة هذه الخطة للحد من دورها في الشركات العامة ولايجاد العقلية التجارية اللازمة لجعل البلد ينطلق على طريق المنافسة في الأسواق الدولية . وتعني الخصخصة في قطاع الموانئ تولي القطاع الخاص الأنشطة المتمثلة بمناولة البضائع والسفن ، وكذلك الأنشطة التي تنطوي على مسؤولية من توضع لديهم بضائع . ودكّر الأوضاع الاقتصادية المواتية التي جرى في ظلها الاضطلاع بهذه العملية ، ألا وهي النمو الاقتصادي المؤلف من رقمين ، والتي أدت إلى تجنب الزيادات غير اللازمة في قوة العمل بالميناء والسماح بالتحويل الأساسي للموظفين من هيئة الميناء إلى القطاع الخاص . ونتيجة لذلك فإنه قد تم تخفيض موظفي هيئات الموانئ من ٨٠٠ ٤ موظف إلى ٦٠ موظفاً .

٤ - واستفاد الفريق كذلك من العرض الذي قدمه السيد محمد حسن مدير مكتب عمليات المواني في المغرب . فقد شرح أنه تقرر خلال العقد الأخير ، وبغية اعطاء فرمة ثانية للقطاع العام ، اعادة تنظيم قطاع المواني عن طريق إنشاء شركة عامة ذات مسؤولية وطنية عن تقديم الخدمات المتمثلة بالسفن والبضائع في المواني . وهذا ما يُطلق عليه الاستغلال التجاري . وهذه الشركة هي احتكار عام يُدار بطريقة تمكنه من التصرف كشركة خاصة تعمل في ظل بيئة تنافسية . ويجري تحقيق ذلك عن طريق السماح للشركة بأن يكون لها ملة ففضافة بالحكومة عن طريق اتفاقات سنوية ؛ وامكانية قيام آحاد المواني بالتنافس فيما بينها من حيث جودة الخدمات ، ولكن ليس من حيث التعريفات ، من أجل اجتذاب حركة النقل ؛ والسماح بالمنافسة داخل الميناء نفسه بواسطة ما يسمى بمراكز الانتاج المستقلة ذاتيا . والاهتمامات الرئيسية للادارة هي اشباع حاجات العملاء والحفاظ على أداء مرتفع من جانب الموظفين . وتقوم الحكومة بدعم عملية الاستغلال التجاري دعما نشطا ، كما أن الحرية في تحديد التعريفات عن طريق التفاوض مع المستعملين دون تدخل الحكومة وكذلك الاخذ بالادارة المالية الجيدة هما أمران بالغا الاهمية في توفير الموارد التي تدعم نجاح هذه العملية .

٥ - وقد سمحت العروض المقدمة بأن يناقش الفريق القضايا ذات الاهمية الحيوية مناقشة متعمقة . وكانت أولى هذه القضايا هي الاساس المنطقي للخصمة أو للاستغلال التجاري . فقد رأى بعض الخبراء أن رفع مستوى الكفاءة هو سبب رئيسي للاضطلاع بعملية الخصمة أو الاستغلال التجاري . بيد أنه شُرح أن ايجاد بيئة تجارية تفضي إلى استحداث ميزة تنافسية للبلد ، في حالة ماليزيا التي تواجه منافسة شديدة من سنغافورة ، هو سبب أهم بكثير من أسباب عملية الخصمة . أما في المغرب فقد تقرر الاستغلال التجاري بهدف رفع مستوى الكفاءة في المواني ولكن أيضا بسبب أنه يوجد تفضيل واضح في البلد لاتاحة فرمة جديدة للقطاع العام لاشبات جدارته . ولذلك ، فإنه يجب البت في عملية اعادة الهيكلة على صعيد الحكومة التي يجب قيامها على أية حال بدعم هذه العملية دعما نشطا إذا كان لها أن تنجح .

٦ - وفضلا عن ذلك ، كان واضحا من المناقشات التي تلت ذلك أنه يتعين أن تسيّر الحكومة في مسارين متوازيين بغية تحسين كفاءة الأنشطة المتمثلة بالمواني مثل الجمارك ، والرقابة الصحية ، والصيرفة ، الخ ، من أجل جني ثمار الخصمة . وقد اوضحت دراسة استقصائية أُجريت في البرازيل أن ٢٥ في المائة من مشاكل المواني ترجع إلى عدم كفاءة عمليات المواني ، في حين أن ٧٥ في المائة من المشاكل ترجع إلى الأداء السيء من جانب هيئات حكومية أخرى تعمل في الميناء و/أو النقل الداخلي . ولذلك فإن من الاساسي ، وهو أمر له من الاهمية ما للخصمة ، الاضطلاع بعملية تحسين موازية للوكالات الحكومية الاخرى العاملة ، في الميناء ولا سيما الجمارك . كذلك فإن

للتنظيم السياسي للبلد تأثيراً قوياً على عملية إعادة الهيكلة . وهكذا ، فإن البلدان التي لديها دستور اتحادي ترى عادة أن عملية التحديث تتضمن عنصراً ينطوي على إعادة توزيع المسؤوليات بين الحكومة الاتحادية وحكومات الولايات والحكومات المحلية ، بالإضافة إلى القرار الذي يقضي بخصمة هيئة لميناء أو بإضفاء الطابع التجاري عليها .

٧ - وثمة مسألة هامة طرحها الخبراء هي مسألة النتائج المتحققة . فالمشال الخاص بالمغرب يُظهر بوضوح أنه تم تحقيق إنتاجية أعلى ، مقيسة بوقت انتظار السفن وبعسدد الاطنان في الساعة ، فيما يتعلق بمناولة السفن والبضائع . وتشير النتائج التي أبلغت عنها ماليزيا إلى أن الزيادة في الكفاءة ، نحو ٢٥ في المائة ، تُعزى إلى الزيادة المماثلة في المرتبات . وأعطى الخبراء أمثلة أخرى ، على سبيل المثال في "كالوا" وهي الميناء الرئيسي لبيرو ، مفادها أن الإنتاجية ، مقيسة بالتكلفة ، قد انخفضت من ١٨ دولاراً من دولارات الولايات المتحدة إلى ٣ دولارات من دولارات الولايات المتحدة للطن الواحد فيما يتعلق بالبضائع المعبأة في أكياس .

٨ - وتتعلق النقطة الثانية بمدى الخصمة أو الاستغلال التجاري . فان من الواضح أنه لم يكن مطروحا في ماليزيا مسألة بيع أصول ثابتة مثل الارصفة والمستودعات والصوامع وما إلى ذلك . فالذي بيع فقط هو الاموال المتنقلة التي بيعت في نفس الوقت الذي حدث فيه اتمام اجارات الأرض لمدة ٢١ سنة لشركات تابعة للقطاع الخاص . ولذلك ، لم تشمل الخصمة إلا خدمات الموانئ المقدمة إلى السفن والبضائع .

٩ - وفيما يتعلق بقضية العمالة الزائدة ، كان من الواضح أن هذه المشكلة لم تكن لتوجد لو كانت التغييرات قد أُجريت في وقت اتسم بالنمو الاقتصادي المؤاتي ، كما كانت الحالة في ماليزيا أثناء العقد الأخير واليابان أثناء أواخر الستينات وأوائل السبعينات . وعلى أية حال ، فقد أُشير إلى أنه يلزم إعداد خطة تضع في الحسبان الجانب العمري لقوة العمل وايجاد حلول شاملة مخصصة للفرض تضع في الحسبان الاستحقاقات التقاعدية أو السابقة للتقاعد ، وفترات انتقالية للعمالة ، وما إلى ذلك . ولم يوجد اتفاق بشأن من يتعين أن يدفع اذا لم يكن من الممكن تجنب هذه العمالة الزائدة .

١٠ - كذلك جرى تناول مسألة استحداث مرافق جديدة وذلك في سياق الخصمة . وترتبط هذه القضية بالاستراتيجية الاجمالية لتطوير الميناء . ويفيد رأي ارتاه ميناء كيلانغ أن هيئة الميناء ينبغي أن تكون مسؤولة عن تطوير الميناء ، فتعطي مدخلات محدودة للمستأجرين ، بالنظر إلى أن هؤلاء الاخيرين يمكن أن يكونوا مهتمين بجني الارباح عن طريق الافراط في استعمال المرافق القائمة ، حتى إلى حد حدوث الاكتظاظ . ولذلك فإن

سلطة الميناء تقبض بإحكام على عملية التطوير . وفضلا عن ذلك ، يجب تحديد اجراء صارم لتنظيم الطريقة التي تُسَلَّم بها المرافق إلى المستأجرين ، واحتفاظهم بها واعادتها إلى هيئة الميناء في حالة جيدة .

١١ - واستحوذت العلاقة بين الحكومة وهيئة الميناء على اهتمام الخبراء . وقد نُظِر أولاً في قضية ديون الجهة الأولى وذلك في حالة انشاء شركة جديدة تابعة للقطاع العام أو للقطاع الخاص . وإحدى طرق معالجة ذلك هو فرض رسم على الشركة العامة مقابل المرافق التي تديرها وبهذه الطريقة يمكن للحكومة أن تغطي الديون ، كما حدث في حالة المغرب ؛ وثمة طريقة أخرى هي تحويل الديون إلى رأسمال مهني تملكه الحكومة بالكامل ، وهو ما أُطلق عليه اسم التنظيم على غرار الشركات في ماليزيا وكان ذلك طريقة نحو الخصخصة الكاملة . وثانياً فإن من المهم ، في مسألة تكوين مجلس الإدارة ، تحقيق توازن بين القطاع العام والأطراف العديدة التابعة للقطاع الخاص بغية ضمان المنافسة والشفافية . ثالثاً ، فإن من الواضح أن الدعم المالي لهذه العملية لم تقدمها الحكومة مباشرة ؛ بل على العكس من ذلك شُجِع الميناء على التماس تمويل من هذه الصناعة أو عن طريق التعريفات .

١٢ - أما العلاقة بين سلطة الميناء والقطاع الخاص فقد أشارت اهتماماً أكبر ، وخاصة قدرة القطاع الخاص على الاضطلاع بهذه الأنشطة وتقدير قيمة الأصول المراد بيعها أو تأجيرها . وثمة حاجة ، فيما يتعلق بالنقطة الأولى ، إلى الجمع بين الخبرة الفنية المحلية والاستثمار الأجنبي ، على النحو الذي يتجلى في ذلك الحكم من أحكام القانون الماليزي الذي لا يسمح بملكية الأسهم الأجنبية إلا بنسبة ٣٠ في المائة إذا كانت الخبرة الفنية المحلية متاحة في البلد ، في حين لا يوجد أي قيد إذا لم تكن توجد دراية محلية . وفيما يتعلق بمسألة تقدير قيمة الأصول ، فإن هذا مرهون بآراء الحكومة . فقد اعتقد البعض ، في أحد طرفي الآراء ، أنه لن تلزم أية أموال من الخصصة ، إذا كان الأمر ينطوي على فوائد أهم ، بينما ذكر آخرون بصورة جازمة أن مستوى الإيرادات من الخصصة هو مسألة هامة بالنظر إلى أن الأمر المعني هو بيع أو تأجير أصول تم اقتناؤها بأموال دافعي الضرائب في المقام الأول . ووُجد اتفاق أكبر على مسألة التعريفات التي يجب أن يتقاضاها المستأجر . فلا توجد قاعدة ثابتة بشأن ما هو السعر المنصف ، والعنصران الرئيسيان اللذان ينبغي التنبيه لهما هما مستوى المنافسة ومستوى المخاطر التي يواجهها المستأجر . ورُئي أنه ينبغي أن تقوم هيئة الميناء بمراقبة الوضع التنافسي للمستأجر بغية تجنب الاحتكارات أو الكارتلات .

١٣ - وعلى وجه الاجمال ، رُئي أنه يتعين اتباع استراتيجيات متعددة بغية مراعاة الاحتياجات المختلفة والمحددة للمواني وتفضيلات البلدان ، على النحو الذي تشهد عليه

النُهج المختلفة للاستغلال التجاري أو للمخصصة التي اتبعتها بلدان مختلفة أو التي أُتُبعت في البلد نفسه . وثمة حاجة واضحة الى تجميع دراسات حالات افرادية يمكن أن توضح المجموعة المتنوعة للعوامل التي تؤدي دورا في هذا الصدد وتحدد أوجه النجاح أو الفشل التي قد تساعد البلدان على تجنب الأخطاء المرتكبة في الماضي . وينبوع الاطار القانوني لهذه العملية من السياسة الاجمالية للحكومة ومن دعمها النشط ، اللذين لا يمكن بدونهما انجاز شيء يُعتد به . كذلك فان مما له أهمية عظمى في هذه العملية توقعات الفعاليات الاقتصادية والاجتماعية التابعة للقطاعين العام والخاص في المواني . ويتصل بذلك اتصالا وثيقا المستوى العام للنشاط الاقتصادي للبلد .

١٤ - ونظر فريق الخبراء باهتمام في موضوع التشريعات المتعلقة بالمواني . فقد سلم بأن الدراسة المعروضة على الفريق تتسم بنوعية عالية وأنها مفيدة للغاية في المساعدة على تحقيق التناسق بين النظم القانونية في مناطق معينة تتعايش فيها نظم قانونية متباينة . وركز بعض الخبراء على الحاجة الى توضيح أدوار السلطات البحرية وسلطات المواني في ميناء ما . فضلا عن ذلك ، كان هناك دعما واضحا لفكرة اقامة رابطة قانونية للمواني يمكن أن تمثل مصالح المواني في المحافل الدولية بنفس الطريقة التي تُمثل بها مصالح الشحن في المنظمة البحرية الدولية .

١٥ - وفيما يتعلق بتنمية الموارد البشرية ، رأى البعض أن الدراسة تمف حالة نظرية للغاية دون اعتبار يذكر ، إن وُجد ، للواقع السائد في البلدان النامية ، التي تكثر فيها العمالة . ورأى البعض الآخر أنه حتى وان كان التقرير نظريا ، فانه مرجع مفيد تسترشد به الادارة في تناول شؤون ادارة الموارد البشرية والتخطيط . وقد سُلِّمَ بأهمية هذا الموضوع ، وخاصة الجوانب المتعلقة باعادة التدريب والتدريب ، بالنظر إلى أن عمليات التحديث قد تؤدي إلى عمالة زائدة كبيرة . وإن الحاجة إلى الجمع بين احتياجات الهيئات الخاصة والهيئات العامة في تخطيط واستخدام مرافق التدريب هي حاجة أساسية .

١٦ - ويصير التخطيط الاستراتيجي أكثر ضرورة بسبب زيادة البيئة التنافسية للمواني . وقد قامت بعرض استخدام التخطيط الاستراتيجي في ميناء ما السيدة ليليان ليبوردي ، مديرة ادارة المواني بهيئة مواني نيويورك ونيوجرسي . ولاحظ الفريق أنه لكي يجري تنفيذ الاستراتيجيات ، يلزم اقامة اتصال وثيق ليس فقط مع العملاء المباشرين للميناء ، مثل مستأجري المرافق ، ولكن مع عملائهم هم أيضا ، أي مالكي البضائع ومالكي السفن ، الخ . وان ترتيبات التمويل المختلفة التي تتيحها للمواني الحكومات أو الولايات في اطار بلد اتحادي يمكن أن تغيد المواني التي تتلقى هذا التدريب عند وضع خططها الاستراتيجية . واتفق على أن التخطيط الاستراتيجي أداة

مفيدة من أدوات الإدارة ، ليس فقط فيما يتعلق بالموانئ الرئيسية ولكن أيضا فيما يتعلق بجميع الموانئ ، وطلب الفريق إلى الأونكتاد تنظيم نشر مبادئه ، ربما عن طريق الحلقات الدرامية . والتخطيط الاستراتيجي ، عندما يُطبق خلال فترة طويلة ، يمكن أن يتغلب على اتجاهات سلبية ، مثل انخفاض حركة النقل ، وعدم توازن هذه الحركة ، والتغييرات التي تتم في لوائح النقل .

١٧ - أما عن التسويق المتعلق بالموانئ ، فقد وجد الفريق أن التقرير الذي أعدته الامانة ذات نوعية عالية . وأجريت مناقشة بشأن ما اذا كان ينبغي أن تتولى هيئة الميناء أعمال وكالات الشحن ، التي تفضل بدور هام بصورة متزايدة في سلسلة النقل . بيد أن من شأن الاوضاع المحلية أن تحدد ما اذا كان من المفيد ، لجعل هذا النشاط متسايا بالكفاءة ، أن يوجد احتكار ما .

١٨ - وتقتضي التنمية المستدامة أن يجري ادراك وتعزيز الصلات القائمة بين الموانئ والمدن . فالحاجة قائمة إلى موازنة ضرورة دعم الموانئ وصلاتها بالمدن مع القيام في الوقت نفسه بدعم وحماية البيئة للأجيال القادمة . وأشار إلى توافر مبادئ توجيهية بشأن مرافق استقبال النفايات أعدتها المنظمة البحرية الدولية .

١٩ - وقد تحقق تعاون اقليمي فيما بين الموانئ في بعض المجالات مثل تقاسم المعلومات ، وتبادل الخبرة الفنية ، وأنشطة التدريب ، ورصد البيئة والخبرة الفنية المتعلقة بالتسويق ، وثبت أنه مفيد . ويجب أن يركز التعاون على الثقة والروح المهنية . ويكون من المفيد أن يحدد الأونكتاد ويوثق الجهود التعاونية ، بما في ذلك أوجه الغشل وأوجه النجاح على السواء .

٢٠ - وفيما يخص منشورات الأونكتاد ، أجمع الفريق على تقدير نوعية الوثائق التي تنتجها الامانة ، والتي ييسر أعمال الفريق تيسيرا كبيرا . بيد أن الحاجة قائمة إلى زيادة تعميم هذه المواد على جميع العاملين في صناعة الموانئ . وإن الرسالة الاخبارية المتعلقة بالموانئ (Ports Newsletter) هي مبادرة مفيدة بوجه خاص تمد هذه الشفرة جزئيا .

٢١ - والتدريب هو أحد أهم المجالات التي يمكن فيها تقديم المساعدة من جانب الأونكتاد . وقدم السيد مايكل دونت منسق برنامج "تريينمار" (التدريب البحري) ، عرضا عن هذا البرنامج . وقدر الفريق النتائج الايجابية وأوضح أنه يود أن يرى البرامج التدريبية وقد حوفظ عليها وعززت . ورحب بتنظيم دورة تفضي إلى منح شهادة في مجال الموانئ ، وقيل انه ينبغي تكملة ذلك باستحداث حلقات دراسية جديدة بشأن السيامسات وتحديث الحلقات القائمة .

٢٢ - وكمثال لبرنامج تعاون تقني ، قدم القبطان إد جونز وصفاً للمشروع المشترك بين الاونكتاد وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي والمتعلق بإصلاح الموانئ الصومالية .
ووجد الفريق هذا العرض مفيداً ، بالنظر إلى أن كثيراً من المندوبين على غير علم بأن الاونكتاد يظطلع بهذه الأنواع من الأنشطة .

المرفق الثالث
الحضور (١)

١ - كانت البلدان التالية الاعضاء في الاونكتاد ممثلة في الدورة:	
الاتحاد الروسي	شيلي
اسبانيا	الصين
استونيا	غامبيا
المانيا	غانا
أندونيسيا	غينيا
أنغولا	فرنسا
أوكرانيا	الفلبين
إيران (جمهورية الإسلامية)	الكاميرون
بابوا غينيا الجديدة	كرواتيا
باكستان	كوت ديفوار
البرازيل	كوستاريكا
بروني دار السلام	كولومبيا
بلجيكا	لبنان
بنن	ليبيريا
بوروندي	مالطة
بولندا	ماليزيا
بيرو	مصر
تركيا	المغرب
توغو	المكسيك
تونس	المملكة العربية السعودية
الجزائر	المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية
جمهورية افريقيا الوسطى	موريشيوس
جمهورية تنزانيا المتحدة	موزامبيق
الجمهورية العربية السورية	النرويج
جمهورية كوريا	نيبال
الدانمرك	النيجر
رومانيا	نيجيريا
زامبيا	الهند
سري لانكا	هولندا
سلوفاكيا	الولايات المتحدة الامريكية
السنغال	اليابان
السويد	اليمن
سيراليون	اليونان

- ٢ - وكانت الدولة التالية العضو في الاونكتاد ممثلة كمراقب في الدورة:
جنوب أفريقيا .
- ٣ - وكانت الوكالات المتخصصة والوكالات ذات الصلة التالية ممثلة في الدورة:
منظمة العمل الدولية
منظمة الصحة العالمية
المنظمة العالمية للأرصاد الجوية
وكان الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة ممثلا أيضا .
- ٤ - وكانت المنظمة الحكومية الدولية التالية ممثلة في الدورة:
منظمة الوحدة الافريقية .
- ٥ - وكانت المنظمات غير الحكومية التالية ممثلة في الدورة:
الرابطة الدولية للمواني والمرافئ
الرابطة الدولية لتنسيق مناولة البضائع
الرابطة الدولية الدائمة للمؤتمرات الملاحية .
- ٦ - وحضر ممثلو المنظميتين التاليتين الدورة بناء على دعوة من أمانة الاونكتاد:
أمانة المحفل
رابطة إدارة مواني شرقي وجنوبي افريقيا .

الحاشية

- (١) للاطلاع على قائمة المشتركين ، أنظر الوثيقة TD/B/CN.4/GE.1/INF.1 .
